Sport wodny



Nr. 20

1-szy ZESZYT LISTOPADOWY

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA, PŁYWACTWA,

TURYSTYKI WODNEJ i JACHTINGU MOTOROWEGO

Cena egzemplarza zł. 1.20

ROK X

Książki nadesłane

Przez jeziora i rzeki Brasławczyzny Adama Wisłockiego. Nakład Głównej Księgarni Wojskowej.

Cena egz. 5.00.

Ciekawa i dobra książka o wielu różnorodnych walorach.

W treści swej jest doskonałym reportażem wodnym z Brasławszczyzny, pisanym po odbytej wycieczce kajakowej.

Porusza też wiele lokalnych aktualności i ciekawostek interesujących nietylko wodniaka udającego się w te strony, ale i każdego miłośnika wód polskich.

Dzięki dołączonej mapce doskonale orjentuje czytelnika w zawiłym labiryncie wód północnej Wileńszczyzny.

Jako książka propagująca wędrówki wodne jest doskonałą.

Stary „włóczęga" wciąga nas umiejętnie w nastrój i przeżycia beztroskiej wędrówki ze wszystkiemi jej urokami i trudami, przyjemnościami i tarapatami.

Czytając, przeżywamy całą wyprawę razem z autorem. Razem z nim borykamy się z żywiołami i pogodą, z sitowiem i bagnami. Razem z nim rozkoszujemy się wysłonecznionem i przegrzanem lenistwem.

W każdym doświadczonym wodniaku te dobrze znane i kochane przeżycia budzą echa własnych najmilszych chwil z włóczęgi.

Nie jest to jednak główną zaletą książki.

Wisłocki „włócząc się" po wodach Brasławszczyzny patrzy na otaczający go świat okiem myśliciela i obywatela.

Rozsiane wszędzie uwagi i komentarze świadczą o wysokiej kulturze duchowej autora i o głębokiem wnikaniu w otaczające go zjawiska, a zarazem uczą jak powinien patrzeć na otoczenie podczas wycieczki każdy inteligentny włóczęga.

Wnikać, rozumieć i przetrawiać obserwacje, kształcąc swój umysł, zapoznając się z ziemią ojczystą i zżywając się z nią.

Podniecony miłością do piękna polskiego krajobrazu i uczuciem gorącego patrjotyzmu nie wacha się autor nawet przed zaciętemi atakami polemicznemi i przejrzystemi aluzjami politycznemi.

Największą jednak ozdobą książki jest świetny styl i przepiękne opisy przyrody.

W przeżyciach wycieczkowych język zwięzły, jędrny a jednak wyjątkowo plastyczny i zrozumiały.

W opisach przyrody sięga do wyżyn najsubtelniejszego mistrzostwa. Oto, np. o zachodzie słońca „gładka toń wodna zamieniała się w olbrzymią paletę, z której słońce wyczarowywało niezwykłe efekty świetlne i kolorystyczne, urągające uświęconym przez sztukę kanonom. Gorąca, patetyczna niemal czerwień umierającego słońca walczyła z zimnem okrucieństwem błękitno-stalowej wody. Tęczowy bój trwał nieraz do późnej nocy, aż w końcu na niebo wytaczał się dobrotliwie uśmiechnięty księżyc i zwolna opadała kurtyna mgieł, prześwietlonych bladym pastelem seledynowej poświaty".

Podczas burzy „od południa sunęły na jeziorze czarne, zwaliste chmury, podczas, gdy po stronie przeciwnej gromady białych obłoków spiętrzały się w olbrzymie góry lodowe. Zdawało się, że dwie nieznane potęgi, dobra i zła, gotują się do śmiertelnej walki.

Echem nieba było jezioro. I ono również podzieliło się na dwa wrogie obozy. Z jednej strony błękitne, słoneczne i dobre, z drugiej zaś czaiło się dzikie i złe, jak drapieżne zwierzę, gotujące się do skoku".

Czyż nie takie obrazy widywaliśmy na swoich wyprawach?

Czyż można lepiej oddać piękno i grozę podobnych chwil?

A takich perełek jest wiele. Podkreślają je doskonałe fotografje autora.

Warto, aby tę książkę przeczytał każdy wodniak polski.

Dr. K K

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA
ŻEGLARSTWA
PŁYWACTWA
TURYSTYKI WODNEJ
JACHTINGU MOTOROWEGO

Czyżby świt nowego dnia?

Sprawa udziału młodzieży szkolnej w powszechnem uprawianiu sportu zawodniczego nie przestaje zaprzątać głowy odpowiedzialnym kierownikom różnych gałęzi sportu w Polsce, i pozostając nadal nierozwiązaną, trwa, jako jedno z najważniejszych zagadnień, domagających się pilnego załatwienia. Niejednokrotnie poruszaliśmy tą sprawę na łamach „Sportu Wodnego", ubolewając, że tak pięknie przed kilku laty zapoczątkowany sport regatowy wśród młodzieży naszych szkół średnich został prawie w zupełności zlikwidowany, a przynajmniej mocno zahamowany. Piszący te słowa miał możność w roku bieżącym przeprowadzić dłuższą rozmowę z jednym z decydujących czynników Ministerstwa W. R. i O. P., który nie zbijając w zasadzie postulatów wysuwanych przez fachowców sportowych przyznał jednak, że sport regatowy nie cieszy się względami władz szkolnych, a to głównie z powodu poglądów wyrażonych w książce Prof. Piaseckiego, zalecającego raczej uprawianie sportu turystycznego wśród młodzieży i ankiedy rozpisanej wśród młodzieży, która w niższych klasach wypowiedziała się za uprawianiem sportu regatowego, w wyższych zaś zdecydowanie stanęła po stronie sportu turystycznego. Możnaby na to odpowiedzieć, że po pierwsze p. Prof. Piasecki, którego autorytet bardzo wysoko cenimy wcale tak kategorycznie się przeciwko uprawianiu sportu regatowego nie wypowiedział, a po drugie, że jeżeli Ministerstwo w opracowaniu programów szkolnych w dziedzinie nauczania, np. matematyki lub historji nie opiera się na wyniku ankiet szkolnych, a raczej na własnym autorytecie, to i w opracowaniu programu wychowania fizycznego mogłoby tę samą metodę zastosować, ale „rebus sic stantibus" nie pozostało nic innego jak rozmowę zakończyć i czekać lepszych czasów. Te lepsze czasy zdaje się zaczynają nadchodzić, w ostatnich bowiem dniach zaszły dwie bardzo ważne okoliczności, które sprawę udziału młodzieży w sporcie zawodniczym mogą pchnąć na nowe tory.

Prawie-że jednocześnie odbyły się w Warszawie zjazd wizytatorów wychowania fizycznego w Ministerstwie W. R. i O. P. i posiedzenie Zarządu Związku Polskich Związków Sportowych z udziałem przedstawicieli Związków Sportowych i delegata Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego, obydwa poświęcone sprawie uprawiania sportu w szkołach. Na pierwszem, wprawdzie bardzo jeszcze niepewnie, ostrożnie i niezdecydowanie, ale jednak w sposób pozytywny załatwiono sprawę zawodów sportowych wśród młodzieży, na drugiem zapadła doniosła uchwała upoważniająca Prezydjum Z. Z. do wystąpienia w Ministerstwie W. R. i O. P. z memorjałem treści następującej:

„Zarząd ZZ powitałby z radością utworzenie sportowych klubów międzyszkolnych i organizowanie mistrzostw międzyszkolnych (regjonalnych czy krajowych), ale niezależnie od tego domaga się dopuszczenia młodzieży szkół średnich do pozaszkolnego życia sportowego z następującemi ograniczeniami:

a) Należeć wolno do pozaszkolnych klubów sportowych tylko takim uczniom, którzy wykazują się dobremi postępami w naukach i znacznemi uzdolnieniami sportowemi z tem, że zezwolenie może być cofnięte.

b) Wstępować wolno do klubów tylko w charakterze uczestników, t. j. bez prawa brania udziału w organizacyjnem życiu klubów.

c) Wstępować wolno do klubów upoważnionych przez PUWF i Min. Oświaty do przyjmowania młodzieży szkolnej. Upoważnienie to może być w każdej chwili cofnięte na wniosek władz szkolnych, PUWF lub wyższej organizacji sportowo-społecznej.

d) Wstępować wolno do klubów pozaszkolnych zasadniczo dopiero po dojściu do pewnych lat.

e) Uczeń zapisujący się do klubu musi wykazać się zezwoleniem władzy szkolnej, rodziców i dodatniem świadectwem szkolnego lekarza.

f) Niektóre działy sportu mogą być dla uczniów zabronione.

g) Udział w mistrzostwach poszczególnych związków lub w zawodach międzynarodowych dopuszczalny jest tylko za zezwoleniem odnośnej władzy szkolnej.

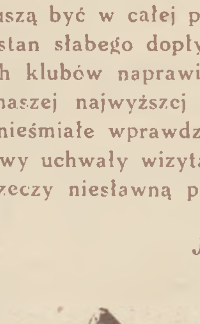
h) Uczniom jednej szkoły wolno zasadniczo wstępować tylko do jednego klubu pozaszkolnego (w poszczególnych działach sportu).

i) Klub uprawniony do przyjmowania młodzieży szkolnej jest zobowiązany do stworzenia specjalnych sekcji młodzieży, do przyjęcia przedstawiciela władzy szkolnej do zarządu oraz umożliwienia władzom szkolnym kontroli nad życiem młodzieży szkolnej na terenie klubu.

j) Klub taki musi prowadzić prawdziwą pracę wychowawczą i wyplenić z siebie wszystkie gorszące formy życia klubowego".

Obydwa te zdarzenia powinny stanowić moment zwrotny w dziedzinie uprawiania sportu regatowego wśród młodzieży szkolnej i muszą być w całej pełni wyzyskane przez nas, aby istniejący stan słabego dopływu młodych sił wioślarskich do naszych klubów naprawić. Musimy całą siłą poprzeć postulaty naszej najwyższej Magistratury Sportowej i czuwać, aby nieśmiałe wprawdzie, ale jednak korzystne dla naszej sprawy uchwały wizytatorów szkół nie spoczęły na wieczną rzeczy niesławną pamiątkę w archiwach Ministerstwa.

Jerzy Bojańczyk



Niemiecki Związek Wioślarski „D.R.V."

Wobec nawiązania przez P. Z. T. W., w roku bieżącym, kontaktu z wioślarstwem niemieckiem, należy zaznajomić szeroki ogół polskich wioślarzy z wartościami, jakie przedstawia Związek Niemiecki.

Niemiecki Związek Wioślarski („Deutsche Ruderverband") zakończył w roku ubiegłym 50 lat istnienia. Jest to najstarszy związek sportowy w Niemczech.

Sport wioślarski zaczął się jednak rozwijać w Niemczech znacznie wcześniej przed założeniem związku. Pierwszy niemiecki klub wioślarski „Hamburger Ruder-Club" założony został w 1836 r. przez grupę zwolenników wioślarstwa, którzy zapoznali się z tym sportem w Anglji. Jednak dużo lat upłynęło zanim sport wioślarski zaczął rozpowszechniać się w innych miastach niemieckich. Dopiero w latach sześćdziesiątych ubiegłego stulecia powstają kluby wioślarskie w Kilonji, we Frankfurcie (n. M.) i w innych miastach. Równocześnie powstają też pierwsze komitety, organizujące regaty wioślarskie.

W 1883 r. na zjeździe wioślarskim w Kolonji założony został „D. R. V", do którego narazie przystąpiły 34 kluby reprezentujące 1166 wioślarzy. Stały rozwój liczebny oraz coraz lepsze wyniki sportowe — oto działalność „D. R. V". Liczba klubów, komitetów regatowych i czynnych wioślarzy stale wzrasta aż do 1914 r. Cztery lata wojny zmniejszyły znacznie ilość wioślarzy, ale już zaraz w następnych kilku latach interesujące nas liczby wzrastają, prawie w dwójnasób. W swym roku jubileuszowym (1933) „D. R. V." liczył około sześciuset klubów wioślarskich. Sześćdziesiąt kilka komitetów regatowych oraz powyżej stu tysięcy wioślarzy!

Regatowa działalność klubów ma dostateczną siłę przyciągającą dla licznej bardzo młodzieży, a klubowe tradycje i klubowe życie towarzyskie wiążą wioślarza z klubem prawie na całe życie. W Niemczech, oprócz właściwego sportu regatowego, rozpowszechnione jest uprawianie tego sportu przez wioślarzy starszych. Specjalne biegi dla kategorji starszych panów organizowane są dosyć często.

Piękne budynki klubowe, wygodne szatnie, hangary na łodzie, zimowe baseny wioślarskie i przebogaty tabor wioślarski, stanowią wielomiljonowy majątek. Według danych z 1933 r. kluby niemieckie posiadały powyżej jedenastu tysięcy łodzi wioślarskich. Zarejestrowanych było w tym czasie: ósemek wyścigowych 504, ósemek półwyścigowych 273, wyścigowych czwórek ze sternikiem 1.186, czwórek bez sternika 138, skifów 869 i t. d. Są to cyfry imponujące.

Już od początku swego istnienia wioślarstwo niemieckie utrzymywało kontak regatowy z zagranicą. Pierwszemi regatami wioślarskiemi w Niemczech był w 1844 r. w Hamburgu bieg szustek nasadnich, w którym miejscowy klub zwyciężył przyjezdą osadę angielską. W miarę rozwoju, na terenie międzynarodowym, regat wioślarskich, Niemcy zawsze reprezentują wysoką klasę sportową, organizują u siebie regaty międzynarodowe i prawie zawsze są reprezentowani na regatach Anglji, Szwajcarji, Italji, Węgier i innych państw, zaliczanych w wioślarstwie do klasy wysokiej.

Na terenie F. I. S. A., której założycielami były: Belgja, Italja, Francja i Szwajcarja, Niemcy ukazują się dopiero przed wojną zdobywając w Gandawie (1913 r.) Mistrzostwo Europy w biegach jedynek i ósemek. Po dwudziestu latach przerwy, wywołanej wojną i w jej następstwach pobudkami politycznemi, Niemcy dopiero w roku bieżącym ponownie wstąpiły do Federacji zdobywając w Lucernie Mistrzostwa Europy w biegach jedynek i czwórek bez sternika.

Na regatach olimpijskich Niemcy mają szereg pięknych sukcesów: w 1900 r. w Paryżu i w 1912 r. w Stokholmie — złote medale olimpijskie w biegach czwórek ze sternikiem, w 1928 r. w Amsterdamie—złoty medal za bieg dwójek bez sternika, wreszcie na ostatniej Olimpjadzie w Los Angeles— złoty medal w czwórkach ze sternikiem i srebrne medale w czwórkach bez sternika i w dwójkach podwójnych.

Niemcy często startują w „Henley-Royal-Regatta". Dotychczas jednak nie udało im się odnieść zwycięstwa w najważniejszym biegu ósemek „Grand Challenge Cup". Natomiast skiferzy niemieccy kilkakrotnie triumfowali w biegu „Diamond Sculls", a ostatnio w roku bieżącym oprócz jedynek, wygrali i bieg dwójek bez sternika „Silver Goblets".

Sport wioślarski w Niemczech nie jest scentralizowany w stolicy lub w kilku punktach państwa, lecz rozwija się równorzędnie prawie we wszystkich miastach, położonych w dogodnych warunkach wodnych. Na ogólną ilość 96 wioślarskich regat, organizowanych w 1933 r. pod zwierzchnictwem „D. R. V." Berlin posiadający sto kilkadziesiąt klubów, organizował siedem razy różnych typów regaty wioślarskie. Można powiedzieć, iż Berlin przoduje w wioślarstwie, ale nie zajmuje w nim stanowiska dominującego. Pierwszorzędne regaty wioślarskie organizowane były, niezależnie od Berlina, w siedemdziesięciu siedmiu innych miastach niemieckich. Pierwszorzędne osady wioślarskie spotkać można prawie na terenie całego państwa.

Wioślarski sezon w Niemczech rozpoczyna się już w końcu kwietnia długodystansowemi, na przestrzeni około 6 klm., regatami „Quer durch Berlin", w których programie widzimy następujące biegi: czwórki podwójne (11 osad), jedynki (3), trzy biegi czwórek (35), czwórki starszych panów (3) i dwa biegi ósemek (22 osady). Pierwsze wiosenne regaty na normalnym torze 2000 m., organizowane są już zwykle w końcu maja. Przez okres letnich mesięcy czerwca, lipca i do połowy sierpnia, w każdą niedzielę rozgrywa się regaty wioślarskie jednocześnie w kilku miastach niemieckich.

Kulminacyjnym punktem sezonu są mistrzostwa Niemiec, rozgrywane w początkach sierpnia, co rok w innem, znanem jednak z działalności wioślarskiej, mieście. Po mistrzostwach intensywność działalności wioślarskiej znacznie już słabnie.. Rozpoczyna się już sezon jesienny z małą ilością regat o programie normalnym, natomiast z licznemi bardzo regatami długodystansowemi na łodziach półwyścigowych. Sezon wioślarski kończy się w Niemczech również jak i u nas w początkach października.

Programy ważniejszych regat głównego sezonu obejmują dużą ilość biegów wioślarskich, zwykle dwadzieścia kilka, a nawet i powyżej trzydziestu. Przy takiej ilości biegów, muszą być wprowadzone na różnych typach łodzi biegi dla najrozmaitszych kategoryj wioślarzy. Najbardziej rozpowszechnionym typem są czwórki ze sternikiem. Na niektórych regatach widzi się aż do piętnastu biegów tego typu. Liczne również są biegi ósemek i jedynek.

Ilość zgłoszeń do biegów na regatach jest również wielką. Walkowerów na niemieckich regatach niema. W Niemczech nie znane są mistrzostwa okręgowe, ani mistrzostwa miast. Biegi główne nazywają się biegami pierwszej klasy w odróżnieniu drugiej i trzeciej klasy tej samej kategorji wioślarzy. Często biegi główne mają swe specjalne nazwy, związane ze znanemi pod względem państwowym osobistościami, albo też z instytucjami państwowemi lub społecznemi.

Niektóre nagrody przechodnie na regatach mają już kilkudziesięcioletnią tradycję. Zwykle do takich nagród przymocowane bywają małe plakietki z nazwą klubu i nazwiskami zwycięskiej osady. Charakterystyczny wypadek w

tendencji utrzymywania tradycyjnych nagród, zdarzył się na tegorocznych głównych regatach Berlina. Oto, gdy po długoletnich rozgrywkach nagroda z biegu „Kaiser-Vierer" przypadła ostatecznie już dla „Berliner R. C.", klub ten rezygnuje z zabrania nagrody na swą własność i przeznacza ją do ponownych rozgrywek.

Już od 1882 r. rozgrywane są w Niemczech mistrzostwa państwowe w biegu jedynek. Mistrzostwa w pięciu innych biegach wprowadzone zostały w 1926 r. Z programu F. I. S. A. jedynie mistrzostwo na dwójkach ze sternikiem nie jest w Niemczech rozgrywane, gdyż za przykładem Anglji nie uznaje się tam tego typu łodzi jako regatowej.

Wśród klubów, które najbardziej wyróżniły się w zdobywaniu tytułów mistrzowskich wymienić trzeba: „Mainzer R. V." (12 mistrzostw), „R. G. Wiking" w Berlinie (11), „Mannheimer R. V. Amicitia" (10), „Frankf. R. G. Germania" (8), „Berliner R. K. „Hellas" (7) i t. d.

Ze względu na geograficzne położenie Polski nas najbardziej interesują regaty i kluby w Gdańsku, Królewcu, Wrocławiu i Berlinie.

Wolne m. Gdańsk posiada cztery kluby niemieckie: „R. C. Victoria", „Akademicki R. V.", „R. C. Hansa" i jeden klub polski. Ważniejsze biegi regat gdańskich: jedynki, „Kajser-Vierer", czwórki bez sternika, czwórki akademickie, „Senats-Achter", oraz biegi kategorji nowicjuszy i młodszych.

Znane z dobrych wyników w sporcie wioślarskim jest m. Królewiec, posiada ono 5 klubów: „Königsberger R. C.". „R. C. Germania", „R. V. Prussia", „Akadem. R. V. Alania" i klub urzędników pocztowych „Blau-Gelb.". Program regat królewieckich jest zbliżony bardzo do programu regat gdańskich.

Miasto Wrocław posiada siedem klubów, najważniejsze z nich: „Erster Breslauer R. V." i „R. V. Wratislavia". Najważniejsze biegi na regatach wrocławskich: „Ostmarken-Achter", „Kaiser-Vierer,', Oderpokal-Einer" i „Grosser-Achter".

Wreszcie główne regaty berlińskie na torze w Grünau, mają światowej wartości markę sportową i często startują tam najlepsze zagraniczne osady.

Organizacja całego sportu niemieckiego jest scentralizowana i znajduje się pod władzą państwowego „führera" von Tschamer und Osten.

Honorowym prezesem „D. R. V." jest dr. Oskar Ruperti. „Führer'em" wioślarskim jest znany na terenie międzynarodowym Heinrich Pauli. Do władz związkowych wchodzi Rada Związku oraz następujące wydziały: techniczny, wioślarstwa akademickiego, wioślarstwa szkolnego i młodzieży, wioślarstwa kobiecego, turystyki wodnej, prasy i propagandy, prawny i t. p. Na czele każdego wydziału stoi specjalny „führer". Oficjalnym organem Związku jest znany tygodnik „Wassersport".

Wioślarstwo niemieckie robi obecnie wielkie przygotowania organizacyjne, terenowe i sportowe do Igrzysk XI Olimpjady, które rozegrane zostaną w Berlinie w 1936 r. Regaty olimpijskie odbywać się będą na znanym, lecz jeszcze specjalnie do tego celu przygotowanym torze regatowym w Grünau.

E. Lenartowicz



Przygotowania na torze wioślarskim Grünau, pod Berlinem do Olimpjady w 1936 r.

Zagranica o C. I. W. F.-ie

W jednym z ostatnich numerów popularnej berlińskiej gazety popołudniowej „B. Z. am Mittag" ukazał się ostatni artykuł p. Walthera Kleffela o sporcie polskim.

Artykuł ten poświęcony jest CIWF-owi i nosi tytuł: „Najpiękniejsza uczelnia sportowa w Europie". Dla zaznajomienia się z tonem, z jakim autor pisze swe rozważania o sporcie polskim, cytujemy kilka zdań wstępu:

— Ten uniwersytet sportowy w Warszawie, nazywany krótko przez miejscowych CIWF-em, jest największym, najnowocześniejszym i najpiękniejszym zakładem tego rodzaju w całej Europie. Ani nasza niemiecka Hochschule fuer Leibesübungen, która służyła za wzór dla polskiej instytucji wychowawczej, ani o wiele później zaprojektowana i dotąd niewykończona wyższa szkoła sportu na Forum Mussolini nie mogą odebrać jej palmy pierwszeństwa. Zastosowano tu wszystkie doświadczenia, które myśmy dopiero z wielkim trudem i nakładem pracy dokonywali. Umiejętnie i rozumnie uzupełniono Bielany pewnemi własnemi pomysłami, z których myśmy musieli zrezygnować". I tak dalej i tak dalej...

Propaganda pierwszorzędna!

Na jedno zwraca uwagę p. Kleffel. na niezrozumienie zaniechania pływania, na które przeznacza się tylko 40 godzin wykładów, podczas, gdy lekka atletyka ma ich 120.

Nowy rekord pływacki

Na zawodach pływackich w Düsseldorfie wielką sensacją był wynik Fischera (Brema), który, płynąc jako pierwszy, w sztafecie 10×100 m., przebył swój odcinek w czasie 58.8 s., bijąc rekord Niemiec o 0,3 s. Poza Węgrami Baranyi'm i Csikiem, nikt dotychczas w Europie czasów podobnych nie osiągnął. Fischer przyczynił się również do nowych rekordów w sztafetach, jakie padły w Düsseldorfie na 4×100 m. (4:05.4) i 4×50 m. (1:49.3).



Amerykański jacht walczy o palmę pierwszeństwa podczas regat.

O racjonalną gospodarkę taborową

T. zw. wiedza o wioślarstwie zdobywa sobie w Polsce coraz więcej praw w klubach wioślarskich. Minęły te czasy, gdy łódź była dla wioślarza tajemniczym sprzętem i mało kto wiedział, jak i dlaczego ma nastawiać łódź, aby się na niej lepiej jechało. Pobyt w Polsce kilku trenerów zagranicznych, kursy instruktorskie i t. d. spowodowały, iż coraz więcej ludzi zna się na budowie łodzi i umie odpowiednio na tym odcinku gospodarki klubowej pracować.

Okres jesienny bywa jednak przez kluby nie wyzyskany właśnie, jeśli idzie o racjonalną gospodarkę taborem. Po zamknięciu sezonu, zamyka się także i hangar na łodzie na cztery spusty i zagląda się do niego, gdy wiosenne słońce wyciąga wioślarzy na wodę. Wtedy dopiero konstatuje się rozmaite braki w taborze — niestety, jednak nie ma już właściwie czasu, aby braki te odpowiednio usunąć. W rezultacie więc jeździ się przez resztę sezonu na łodziach nie doprowadzonych do porządku.

Podobnie ma się sprawa z uzupełnieniem taboru przez zakupno nowych łodzi. Do sprawy tej dochodzi się na wiosnę wtedy, gdy wytwórnie są przeciążone zamówieniami i wówczas, albo dostaje się łódź zapóźno, albo też nie zbudowaną, tak, jakeśmy sobie tego życzyli.

Jedyną więc racjonalną drogą jest zbadanie stanu naszego taboru w jesieni i już w jesieni ułożenie planu „kampanji" taborowej. Ustalamy więc, które łodzie nadają się jeszcze do jazdy i jak je wyreperujemy, a następnie, jakie łodzie zakupimy w następnym, wzgl. jeszcze w bieżącym sezonie. Kupowanie łodzi powinno się odbywać według pewnego planu, tak, aby po pewnym czasie klub miał mniej więcej skompletowany tabor łodzi i mógł obsadzić w zawodach większość konkurencyj.

Jeśli chodzi o zakupno łodzi wyścigowej, to tu kwestja staje się jeszcze poważniejszą. Musimy bowiem zastanowić się na jaką osadę chcemy zamówić łódź. Bardzo niewiele jest w Polsce klubów, a może ich wcale jeszcze nie ma, któreby mogły sobie pozwolić na kupowanie łodzi dla każdej regatowej osady, łodzi przystosowanej do warunków fizycznych członków osady. Mimo to jednak dla osad wysokiej klasy czy skifistów zawsze opłaci się kupić nową łódź, odpowiednio dopasowaną. Jeśli idzie jedynie o uzupełnienie taboru, to wówczas musimy przeglądnąć listę wioślarzy, którzy ewentualnie będą na nowej łodzi wiosłować. Musimy pamiętać o tem, że lżejsza osada pojedzie na łodzi przeznaczonej dla cięższej osady, ale odwrotnie będzie to trudnem do urzeczywistnienia. Dlatego też lepiej nie kupować łodzi dla zbyt lekkiej osady, gdyż łódź taka pozostaje bezużyteczną.

Jeśli ustaliliśmy już na jaką wagę chcemy mieć łódź, to musimy zastanowić się, jakie wymiary chcemy mieć w tej łodzi. Zaznaczyć jednak należy, że wiadomości fachowe wytwórcy łodzi są poniekąd lepsze. niż nasze i dlatego lepiej podać mu ogólnie, jaka osada ma wiosłować w danej łodzi, a resztę, t. j. długość szyn, rozpiętość ramion i t. t. d. pozostawić mu samemu do oceny. Jasnem jest, że wytwórca musi starać się ciągle o nowe typy łodzi i jemu samemu

zależy na tem, aby zbudować dobrą, szybką łódź. Tam, gdzie w klubie znajdzie się fachowy konstruktor łodzi, ten oczywiście może sporządzić plany łodzi i zamówić w wytwórni łódź ściśle według tych planów zbudowaną, ale, jak narazie to takich konstruktorów mamy bardzo mało.

Co się tyczy łodzi półwyścigowych i szkolnych oraz spacerowych, to trzeba zwracać pilną uwagę na wymiary, przepisane regulaminem PZTW dla łodzi półwyścigowych. Przesada idąca w kierunku zbyt lekkiej wagi łodzi, nie dopuszczona do biegu, a zatem wartość jej posiadania pozostanie zupełnie iluzoryczną.

Obawa ta nie istnieje przy zamawianiu łodzi szkolnych, które nie biorą udziału w regatach. Trzeba jednak wziąć pod uwagę, że w większości wypadków łódź szkolna bywa używana, jako łódź turystyczna, a więc zamawiając ją trzeba przewidzieć miejsce dla bagażu, zapasowych wioślarzy i t. d. O jednem wszakże nie można zapominać, a mianowicie, że młody, początkujący wioślarz musi mieć do nauki łódź dobrze nastawioną i zdatną do użytku. Zwyczaj więc praktykowany w wielu klubach, że nowicjuszom daje się najgorsze i najbardziej zużyte łodzie, jest nieracjonalny i trzeba z nim zerwać.

Możliwość zakupienia nowej łodzi jest ponętną dla każdego klubu. Przystępując jednakże do zamawiania łodzi trzeba się dobrze zastanowić nad tem, że... łodzi zadarmo się nie dostaje. A więc nie wystarcza dobre zamiary przysporzenia klubowi nowej jednostki taborowej, ale trzeba także przygotować odpowiedni zasób pieniędzy, aby potem pokryć zobowiązania wobec wytwórcy łodzi. Tak, jak się sprawy dzisiaj przedstawiają, to większość wytwórni udziela nawet bardzo długiego terminu do zapłaty należności. Ale każdy termin wreszcie nadejść musi i wtedy trzeba mieć przygotowaną sumę na zapłacenie kosztu nowej łodzi.

Nie wolno więc lekkomyślnie zamawiać łodzi i przyjmować zobowiązania, jeśli nie ma się pełnej kwoty w kasie, wzgl. jeśli nie ma się absolunej pewności, że pieniądze w odpowiednim terminie się znajdą. Kwestja ta jest szczególnie ważna, jeśli zamawiamy łódź zagranicą, gdyż wówczas postępowanie prawne jest bardziej skomplikowane, a sytuacja wytwórcy znacznie gorsza, niż wytwórcy krajowego.

Bardzo ważnym momentem jest odebranie łodzi, którą wytwórca nam nadesłał. Zdarza się, że przez pomyłkę, czy to z innego powodu, łódź nie została zbudowana tak, jakeśmy tego życzyli. To też, gdy odbierzemy łódź, trzeba najprzód szczegółowo stwierdzić, czy łódź odpowiada zamówieniu i czy została solidnie zbudowana. Jeśli zauważymy jakieś braki, to należy natychmiast zawiadomić o nich wytwórcę — absolutnie nie używając łodzi do wyjazdów. Trzeba bowiem wziąć pod uwagę, że dokonanie nawet kilku tylko wyjazdów na łodzi już powoduje zmiany w niej i później trudno przeprowadzić rozgraniczenie między tem, co zostało źle zrobione w wytwórni, a tem, co uległo zepsuciu przez użycie.

Jeśli stwierdzimy przez pomiary i przegląd zawnętrzny łodzi, że jest ona dobrą — wówczas dokonujemy wyjazdu na niej. Przy pierwszym wyjeździe ważniejsze braki wyjdą na jaw. I wtedy znowu wracamy na przystań, spisujemy protokół i odstawiamy łódź do dyspozycji wytwórcy, który, albo wyjaśni pomyłkę i uzupełni braki, albo też zażąda zwrotu łodzi.

W każdym razie, jeśli idzie o sprowadzanie łodzi z zagranicy, to postępowanie w tym zakresie wymaga szczególnego umiaru. Niedotrzymanie bowiem umowy z dostawcą, niezapłacenie w terminie powoduje odrazu interwencję w konsulacie, poselstwie i t. d., a wszędzie wyrabia opinję, że polscy odbiorcy nie stoją na wysokości zadania i dopuszczają się niesumiennych pociągnięć, powodujących stratę wyrwórcy.

Poza szkodą, jaką ponosi opinja o Polsce zagranicą wyrządza się także krzywdę innym klubom, którym, po tak smutnym doświadczeniu, dana wytwórnia nie będzie chciała kredytować, a co zatem idzie kluby te będą miały swoją gospodarkę taborową znacznie utrudnioną. Tak więc dobry gospodarz klubu musi także być solidnym kupcem.

W. Długoszewski

Protest

W czasopiśmie „Die Yacht" omawia bezimienny autor sprawę protestów na regatach, a w szczególności sprawę wyzyskiwania tego, zagwarantowanego w przepisach regatowych zawodnikom uprawnienia, do uzyskiwania nagród. Artykuł jest tak rzeczowy i pouczający, że wartoby go w całości przetłumaczyć, kazać uczyć się go na pamięć na kursach żeglarskich, a już każdy członek komisji regatowej powinienby nosić go stale przy sobie i często doń zaglądać. Niestety brak miejsca nie pozwala na przytoczenie tego artykułu w całości, więc ograniczymy się do możliwie dokładnego streszczenia i przytoczenia szczególnie ciekawych ustępów.

„Sportu żeglarskiego, czy motorowego nie uprawia się dla jakichś korzyści materjalnych, lecz wyłącznie z upodobania do walki z wiatrem i falą". To jest główna różnica między jachtingiem, „sportem królewskim", a innemi sportami, w których często trudno przeciągnąć wyraźną granicę między sportsmenem, a zawodowcem. Sport żeglarski nietylko nic nie przynosi, ale naodwrót jest bardzo kosztowny. Z punktu widzenia sportowego, jest to wielką zaletą w stosunku do innych sportów. Dlatego nie zdarzają się w jachtingu, notowane niestety, w sportach „zarobkowych" i „półzarobkowych" niezdrowe objawy „machlojki" i niekoleżeńskiego współzawodnictwa.

Są jednak niestety, jeszcze żeglarze i jachtsmeni motorowi, którym nie wystarcza sportowe współzawodnictwo, lecz muszą psuć piękny nastrój regatowy, wynajdując różne paragrafy przepisów regato-



Fragment z regat żeglarskich Y. K. P. Oddziału Morskiego w Gdyni

wych i wywołując wojnę na papierze, która ze sportowem współzawodnictwem niema nic wspólnego. Co gorsze, że takie zatargi nie ograniczają się zazwyczaj do właściwego środowiska. t. j. do zainteresowanych i komisji regatowej, lecz są dyskutowane i rozwłóczone niepotrzebnie pośród szerokiej publiki.

„Trzeba zawsze pamiętać o tem, że wprawdzie międzynarodowe przepisy regatowe i przepisy U. I. A. dają możność zakładania protestów, ale protest jest złem, nieraz potrzebnem, ale nie koniecznem. Przypominamy sobie, że przez dziesiątki lat regatowano w klasie specjalnej i o nagrodę „Seglerhaus'u" bez protestów i że, mimo odrzucenia postępowania protestowego, regaty te nie stały się mniej „fair", raczej na odwrót. Kolizje mogą się naturalnie zawsze zdarzyć. W większości wypadków okazuje się, że winowajca nie przekroczył przepisów ze słej woli, ale poprostu przez nieświadomość lub niezręczność. — Ani jednego, ani drugiego nie można poprostu rozgrzeszyć. Ale byłoby z pewnością bardziej po koleżeńsku, gdyby przeciwnik zwrócił winowajcy po przyjacielsku uwagę, nawet jeszcze podczas wyścigu, np. przy pominięciu omyłkowem boji zwrotnej. Dopiero, jeżeli wszelkie koleżeńskie napomnienia i wskazówki pozostaną bez skutku, dopiero wówczas należy wystąpić z protestem przeciw nieuczciwemu konkurentowi".

Autor przytacza, jako jaskrawy przykład niekoleżeńskiego postąpienia i protestu, następujący. Pewien żeglarz zauważył, iż jeden ze współzawodników niema w łodzi przepisowej kotwicy zapasowej z linką. Zamiast zwrócić mu zaraz pierwszego dnia na to uwagę, przeczekał wszystkie wyścigi i dopiero po tygodniu założył protest..

„Kto popełnił bezsprzecznie błąd, czy to przez dotknięcie boji, czy to, że zapóźno dał drogę i temsamem przeszkodził współzawodnikowi, powinien zrezygnować z wyścigu".

Zupełnie niedopuszczalnem jest, podpisywać w tym wypadku deklarację, że jechało się ściśle według przepisów.

„Istotą protestu jest, że musi istnieć dowód winy. W wypadku przekroczenia przepisów o wymijaniu, najlepszym dowodem jest kolizja. Ale każdego prawdziwego żeglarza bolałoby serce, gdyby miał uderzyć w pięknie od lakieru błyszczący kadłub, choćby to miało być nie wiem jak łatwo. Tego rodzaju kolizje łączą się zresztą ściśle z kwestją bezpieczeństwa, szczególnie na regatach morskich. Jeżeli więc grozi kolizja, to powinien rozsądniejszy ustąpić, nawet wówczas, kiedy traci przez to cenny dowód dla ewentualnego protestu".

„Dopiero niedawno zdarzył się wypadek, że podczas regat o specjalną nagrodę, jacht należący do ropisującego regaty klubu, znalazł podstawę do protestu, przeciwko innemu współzawodnikowi. **Przewodniczący komisji regatowej odradzał założenia protestu, żeby uniknąć posądzenia, jakoby urządzający regaty klub chciał uzyskać w ten sposób awantaż.** Motyw uchylenia protestu zosługuje na pełne uznanie, jednakże winowajcy należoło się upomnienie".

Zupełnie nieetyczne i niezgodne z zasadami sportowemi, jest wnoszenie protestu tylko w tym celu, żeby usunąć konkurenta i wysunąć się jedno miejsce naprzód. Na tego rodzaju protest powinni sędziowie reagować wyklu-



Szkuner harcerski nabyty w r. b. do dalekich wyjazdów i ćwiczeń na pełnem morzu

czeniem z regat także i protestującego. P a r a g r a f 1-s z y p r z e p i s ó w u p r a w n i a i c h p o t e m u w z u p e ł n o ś c i. M ó w i o n, ż e k i e r o w n i c t w o r e g a t p o w i n n o z w a l c z e ć w s z e l k i e u s i ł o w a n i a w y g r a n i a w y ś c i g u p r z y p o m o c y i n n y c h ś r o d k ó w, j a k t y l k o p r a w i d ł o w e m ż e g l o w a n i e m, p r z e w a ż a j ą c ą s z y b k o ś c i ą i z r ę c z n o ś c i ą".

Następnie podkreśla autor' że uprawnienia sędziów są bardzo duże, gdyż mogą oni wykluczyć zawodnika, opierając się wyłącznie na własnej obserwacji, bez protestu. Dlatego powinni też korzystać z tych swoich praw, żeby wychowywać żeglarzy. „D l a t e g o t e ż n i e p o w i n n o s i ę r o b i ć s ę d z i a m i o s o b i s t o ś c i, k t ó r y m c h c e s i ę p r z e z t o z r o b i ć z a s z c z y t. N a j l e p s z y c h s ę d z i ó w z n a j d z i e s i ę w ś r ó d s t a r y c h ż e g l a r z y r e g a t o w y c h, k t ó r z y z n a j ą p r z e p i s y i s p r a w y r e g a t o w e z w ł a s n e g o d o ś w i a d c z e n i a".

Protestowanie ze względów czysto formalnych, opierając się na paragrafach przepisów, traci wszelką wartość wychowawczą, o którą przecież wyłącznie chodzi.

Autor jest zdania, że byłoby bardzo dobrze, gdyby zamiast protestów, stosowano upomnienie przez zarząd klubu, lub w razie powtórnego przewinienia przez przewodniczącego związku żeglarskiego, stosując w szczególnych wypadkach karę zawieszenia prawa stawania do zawodów, podobnie jak się to praktykuje w wielu innych sportach.

Na zakończenie przytacza anonimowy autor opinję znanego pisarza sportowego Nichtingal'a, wyrażoną na łamach czasopisma „Y a c h t i n g". Pisze on tak: „Prawie każdy, kto miał wiele do czynienia z regatami, zna jakąś klasę, lub nawet kilka, które djabli wzięli, ponieważ żeglowało na nich kilku **"łowców pucharów"**. Nie mam tu na myśli ludzi niespełnarozumu, gdyż takich jest w sporcie żaglowym równie mało, jak w każdym innym. Myślę natomiast o tych jachtsmenach, co koniecznie chcą zdobywać nagrody, i nie mogą zrezygnować z dochodzenia swych rzekomych praw, bez względu na okoliczności, lecz opierając się wyłącznie na literze prawa. Są to ludzie, którzy zawsze wnoszą protesty, a zwalczają protest przeciwnika, tak zaciekle, jakby chodziło o ich honor osobisty. Tacy ludzie nie powinni stawać do regat. Dla większości z pośród nas regaty są sportem—najpiękniejszych z istniejących sportów. I każdy z nas życzy sobie, żeby jego syn był również żeglarzem regatowym i żeby kiedyś, gdy nas już nie będzie, dobre tradycje regatowe żyły dalej".

Sądzę, że wskazania tego artykułu powinny stać się ewangelją również i dla polskich jachtsmenów, zarówno zawodników, jak i komisji regatowych.

Celem naszym jedynym powinien i musi być sport i tylko sport, oparty na zasadach bezwzględnej „f a i r p l a y".

Wszelkie niezdrowe ambicje i ambicyjki, osobiste czy klubowe, muszą być w rozgrywkach wyłączone.

Czesław Petelenz

Czajki

(Vingi)

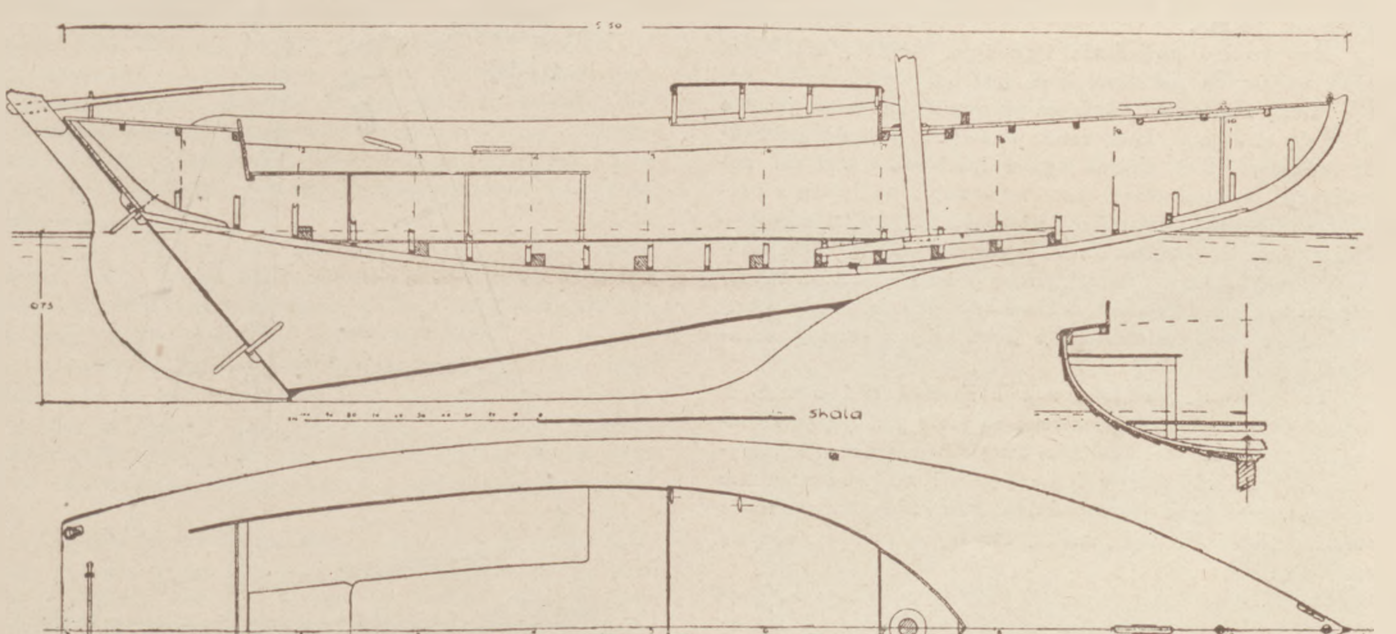
Po latach mniej, lub więcej szczęśliwych improwizacyj, na polu żeglarstwa, wkraczamy coraz pewniej w okres pracy planowej, przemyślanej.

W pierwszym rzędzie realizatorów sportowego programu morskiego, kroczy harcerstwo. Przemyślany program szkolenia prowadzi młodzika z lądu na morze, stawiając mu coraz to nowe zadanie.

Wbrew popularnej w pewnych kołach zasadzie wywożenia na morze wszystkich, Harcerstwo w doborze kandydatów przeprowadza ścisłą, a naturalną selekcję.

Z kandydatów mającyih wodną szkołę śródlądową, z wodą i sztuką żeglarską już obytych rekrutuje się materjał na żeglarzy morskich. O korzyściach płynących z starannego doboru kandydatów zbytecznie mówić. Zamiast improwizowanych, kreowanych z dnia na dzień, jachtsmenów harcerstwo rozporządza kadrą żeglarzy, gruntownie przygotowanych, zdolnych przyswoić sobie w czasie krótkich kursów elementy jachtingu morskiego w sposób zadawalający.

Program wyszkolenia łączy się ściśle z kwestją taboru. Otóż na tem polu Harcerstwo wodne ma też swą piękną kartę.



Przekroje: podłużny, poprzeczny i widok z góry.



Flotylla harcerska „Czajki" w Jastarni.

Ustalono typy łodzi śródlądowych kajaka „H" i łodzi żaglowej, a na morzu wprowadzono, jako jacht szkolny „Czajki".

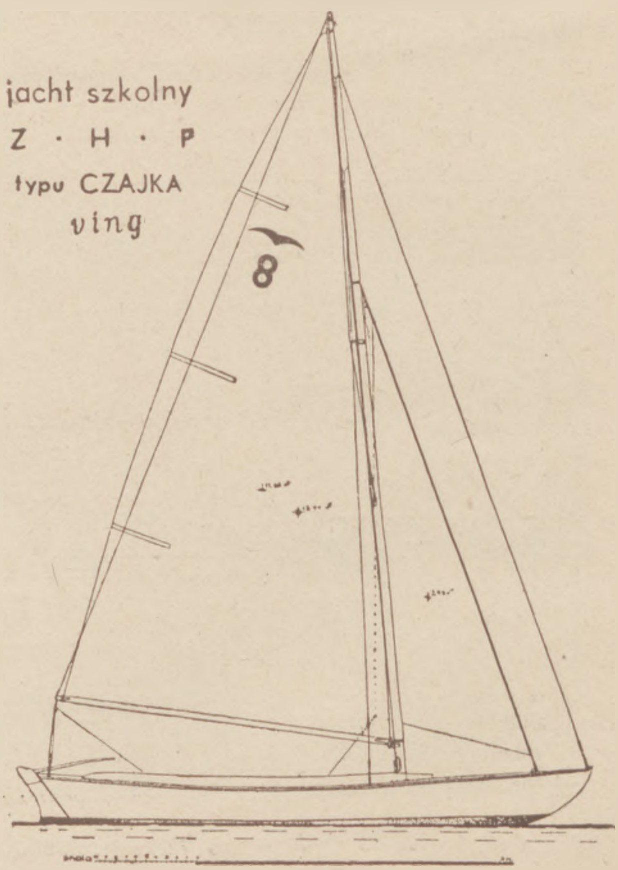
„Czajki" zwane zagranicą Vingbåt'ami (Ving — znaczy skrzydła), są monotypem szkolnym, — typem małego odkryto-pokładowego jachciku przybrzeżnego o powierzchni żagla ok. 14 m.².

Konieczność posiadania tego typu jachtów szkolnych, obok większych, pełnomorskich, jest oczywista.

Młody żeglarz w „wielkiem pływaniu" na dużym jachcie uczy się nawigacji, locji, robót linowych, poznaje niezbędne przepisy i t. d. Udział jego w kierowaniu jachtem, dowodzeniu, manewrowaniu przy wejściach i wyjściach z portów jest jednak zbyt mały. Jest cząstką większej całości— załoki, kółkiem mechanizmu. Na jachcie dużym zaznajamia się z urokami morza, uczy wiedzy morskiej. Sztuki manewrowania, samodzielności, dowodzenia nauczą jachty małe, tylko na nich jachtsmen, może wczuć się w statek, zrozumieć jego zalety, kaprysy.

To też obok „okrętów" szkolnych (Harcerstwo w r. b. nabyło wielki szkuner) potrzebne są małe jachty przybrzeżne, do codziennych ćwiczeń. Oczywiście szkolenie odbywać się musi równolegle i uwzględniać zarówno pływanie na jachtach dużych, jak i małych. Żaden z typów nie może rościć pretensji do wyłączności, oba są potrzebne, oba się dopełniają i uzupełniają.

„Czajki" dzięki swym małym rozmiarom, (długość „Czajki" zaledwie o 30 cm. przekracza długość składaka), a także dobrym własnościom nautycznym, są ulubioną żaglówką morską młodzieży. W Skandynawji cieszą się ogromną popularnością



Regaty monotypów Ving" gromadzą dziesiątki jachtów tego typu.

Tegoroczne regaty 5 sierpnia w Gdyni sprezentowały „Czajki", szerszemu ogółowi żeglarzy. Rok próbny był rokiem zwycięstwa „Czajek", egzamin zdały doskonale. Życzyćby sobie należało, aby jaknajprędzej rozpoczęto seryjną budowę „Czajek" w którejś ze stoczni krajowych.

Zamiast powiększać kolekcje bezrobotnych jachtów — antyków, które rujnują nowonabywców ciągłemi remontami, — dla celów szkolenia kupujmy „Czajki", tanie, a dobre. Umożliwią nam opanowanie sztuki żeglarskiej i pozwolą zakosztować żeglarstwa regatowego w warunkach równej walki (bez handicapów). „Czajki" stanowić powinny pierwszy z monotypów, jakie należy w większej ilości wprowadzić na nasze wody. Dalszym etapem niech będą międzynarodowe „Star'y": na których będziemy już mogli sięgać po laury olimpijskie.

Na zakończenie parę danych o „Czajkach". Są to jachty kilowe, jednak niezatapialne (posiada wbudowane 2 zbiorniki powietrzne po 200 kg. pływalności). Pokład natomiast podobnie, jak w jolach mieczowych jest nie pełny, i wodoszczelności nie zapewnia.

Kształtem kadłuba przypomina „Czajka" żaglowe statki rybackie.

Długość największa	5.50 m.
w linji wodnej	4.35 m.
Szerokość największa	1:60 m.
Zanurzenie normalne	0.72 m.
najniższa wolna burta	0.35 m.
wyporność	0,9 tonny

Ożaglowanie słup „Marconi", grot 11,04 m.², fok 3,15 m.², razem 14,19 m.² na wiatr (13.99 m.²).

Kadłub jachtu zbudowany jest z sosny (stewy, żebra dębowe. Kil zewnętrzny żelazny (210 kg.), pokład sosnowy obciągnięty płótnem.

Załączone rysunki ożaglowania, jak i przekroje oraz fotografje pozwolą zorjentować się w wyglądzie i urządzeniu jachciku, za wprowadzenie którego na wody polskie należy się kierownictwu Drużyn Żeglerskich ZHP. wdzięczność całego polskiego świata żeglarskiego.

Tonny



Harcerze w zatoce na Czajce

Kajakiem przez powódź

Nie bez pewnego lęku wybierałam się samotnie na nieznaną wodę Dunajca, która z punktu mnie źle przyjęła — na pierwszym zaraz zakręcie miałam jej pół kajaka, zapomniawszy zapiąć fartucha. Pocieszyłam się jednak, zobaczywszy wkrótce potem dwóch młodych ludzi, którzy drżąc z zimna, zdejmowali z siebie przemokłe ubranie i wylewali z kajaka wodę. Ich też Dunajec ochrzcił i zmusił do lądowania.

Przyłączyłam się do nich, gdyż droga się zaczynała ciężka, kajak trzeba było przenosić lub ciągnąć go przez kamienistą mieliznę, wjechawszy w ślepe koryto, a prąd był za silny, żebym mogła dać sobie sama radę.

Zbliżyło się najgorsze na Dunajcu miejsce, t. zw. „Pod Hubą", gdzie podobno każdy musi się wywrócić. Już pan Starosta w Nowym Targu, poświadczając mi kartę przejazdu, ostrzegał mię przed niem i radził obnieść kajak, gdyż sam się tam kilka dni przedtem fatalnie na kajaku wywrócił.

Dopiero na jakieś sto metrów zauważyłem przed sobą silny spadek wody. Pomiędzy głazami prąd rwie, jak szalony. Probuję dobić do brzegu, ale wznosi się on w tem miejscu tak stromo i wysoko, że lądowanie jest niemożliwe. Dobijam przepisowo pod prąd, jestem więc tyłem zwrócona do fatalnego wodospadu. Lądować nie mogę, prąd mnie znosi. Oglądam się, już tylko ze dwadzieścia metrów dzieli mię od wywrotki. Przerażona, chwytam się jakiegoś korzenia, sterczącego z brzegu, i chcę się przyciągnąć, lecz zapominam, że prąd jest silniejszy ode mnie, i — walnie się wywracam!

Zmoczona, z trudem dostaję się na brzeg i biegnę, ni



Wyjazd z Nowego-Targu



Odpoczynek nad Wisłą

czem Walasiewiczówna, aby zagrodzić drogę kajakowi, bo gotów rozbić się o skałę. Ale widzę już tylko, jak, przebywszy fatalny wodospad, skacze sobie niewdzięcznik do góry dnem po falach lekko i swobodnie, pozbywszy się mojego ciężaru, a prąd znosi go szybciej, niż ja mogę nadążyć. Wołam przeto na pomoc moich towarzyszy, oglądam się — właśnie przenoszą oni kajak, z pewnością przeto zaraz mi pomogą. Tymczasem biegnę dalej.

„Przeleciałam" w ten sposób coś około czterech kilometrów. Brak mi było odwagi, by skoczyć do wody i zatrzymać „Cliffa", zbyt byłam zmęczona. Aż tu widzę, że jakiś góral się rozbiera i skacze do wody.. Dopływa—chwyta kajak — obraca go i ciągnie, ale na brzeg przeciwny. Stoję i patrzę, bezsilna, po pas w wodzie; płynąć się nie odważam — Dunajec w tem miejscu jest dosyć szeroki, prąd potężny, a serce znużone za szybko tłucze mi się w piersiach.

Dopływa na swej „Hedzie" jeden z mych towarzyszy każe mi czekać, a sam pędzi dalej — za wiosłem, które woda już dość daleko zniosła. Wyszedłszy na brzeg, patrzę, jak na przeciwnej stronie obcy człowiek spokojnie grzebie w moich rzeczach. Pełna niepokoju, zwłaszcza o pieniądze, (całą gotówkę mam w kajaku), biegnę śladami „Hedy" — mój towarzysz szczęśliwie pochwycił już wiosło i zdąża do „Cliffa"; widzę, że tymczasem i drugi już dobiegł tam lądem i wyżyma moje rzeczy.

Uspokojona, siadam i dopiero wtedy odczuwam nieludzkie poprostu zmęczenie. Krew idzie mi z poranionych o kamienie nóg, ciemno się robi w oczach, drżę cała z zimna i emocji. Lecz już nadpływają moi rycerscy towarzysze, ciągnąc za sobą „Cliffa", otulają mnie pledem, gotują herbatę...

Tak dnia pierwszego przyjął mnie Dunajec. Ubranie pomieszczone, jedno od drugiego pofarbowane, rewolwer — nieodstępny i nigdy niepotrzebny — zamokł... Za to z moimi towarzyszami jestem już zapanbrat. Przebrałam się w suchą piżamę jednego z nich i już bez przygód ruszyliśmy dalej.

Po całodziennym odpoczynku spowodowanym ulewą, na trzeci dzień pogoda i przyjemne opalenie się. Dunajec tutaj już jest względnie spokojny, czasem tylko wypada wyłazić z kajaka i ranić nogi o kamienie — ktoby tam zdążył włożyć pantofle, gdy znienacka znajdzie się na mieliźnie, zagapiwszy się na jeden z najpiękniejszych chyba widoków w Polsce! Płyniemy przez cudowny przełom Dunajca w Pieninach!

Wiry są jednak duże — nerwy i mięśnie trzeba trzymać w napięciu; coraz to ściana góry, zakręt — trudne przejścia.

Jestem oszołomiona pięknością krajobrazu. Dwa razy pozwalam się wykręcić wirowi, a raz o mało nie rozbiłam się o skałę, bo zagapiłam się na Sokolicę...

Co, czyżby to już koniec baśniowej krainy?... Tak, to już zabudowania w Szczawnicy — biały domek, przystań kajakowców. Jakże to krótko trwało! Krzyczę do towarzyszów, że chcę wrócić, raz jeszcze przejechać przełomem Dunajca w Pieninach. Niestety, prąd rwie z taką siłą, że mi odwraca kajak, i tylko płynąc tyłem, obejmuję tęsknem spojrzeniem Pieniny! Postanawiam solennie wrócić tu w przyszłym roku.

W Krakowie ulokowałam się w bardzo sympatycznym Miejskim Domu Wycieczkowym. Kraków mnie oczarował... Ale to nic nie ma wspólnego ze sportem wodnym. Trzeba było jednak wyjeżdżać, choć deszcz od dni paru lał, jak zwarjowany. Ale co było robić? koleją z wodnej wycieczki powracać, jak baba, nie jak sportsmenka?... Dnia 15 lipca o drugiej popołudniu opuściłam Kraków.

Wisła brudna, mała, mizerna — niebo szare — deszczyk pada i pada... Zmieniłam się w automat od wiosła. Jestem mokra, „nieprzemakalny" płaszcz oddawna przemókł. Chłopcy z brzegu zabawiają się rzucaniem kamieniami, a ja im za cel służę; muszę się ocknąć i uciekać, machając żywiej wiosłem.

Nastaje zmrok, trzeba pod jakiś dach się dostać. Widzę, że blisko już Niepołomice, dobijam wkrótce do domku przewoźnika. Na spotkanie wychodzi młodzian jakiś, z wyglądu kajakowiec o sympatycznym typie; pomaga mi wyciągnąć kajak i ulokować się tam, gdzie i on z towarzyszem już od dwóch dni czekają na trochę pogody. Nie chcą jednak wierzyć, że jadę sama, i wciąż czekają na resztę mego towarzystwa. Panowie ci, jadą z Jaworzna do Warszawy. Los mi stanowczo sprzyja!

Deszcz niestety, leje przez cały dzień następny bez chwili przerwy — woda gwałtownie przybiera, w oczach poprostu się podnosząc. W miasteczku alarm! straże pilnują wałów, wzmacniają je pośpiesznie. Nasze schronienie prawie, że już pływa na wodzie. Nie śpimy noc całą; kajaki spakowane, żeby w razie porwania naszego domku przez wodę móc zeń odrazu wypłynąć.

Trzeciego dnia rano deszcz leje jeszcze bardziej, ale już nie czekamy — na co. — woda pod próg dochodzi! Ruszamy!

Postanowiliśmy dopłynąć do Nowego Korczyna — zawsze większe miasteczko. Ale nie wiedzieliśmy, że ono prawie już też pod wodą, bo Wisła i Nida wylały na nie potop swoich wód wzburzonych. Dopłynąwszy, widzimy, że o dobiciu do miasta nawet mowy niema, gdyż dzieli nas od



Odpoczynek na tamie

niego las dużej wikliny, ponad którym szoruje woda o bardzo silnym prądzie, a więc w każdej chwili grozi nam wywrotka pomiędzy drzewami, a to się równa śmierci! Próbujemy trochę pod prąd się podciągnąć, ażeby w innem miejscu dopłynąć do miasta, ale próżne marzenie — woda rwie jak szalona. To już zupełna powódź!

Spływamy tedy dalej, ale dokąd?...

Naraz jakaś banderka o barwach państwowych na wysokim maszcie pomiędzy drzewami... To Ośrodek Pracy w Nowym Korczynie, zajęty przy budowie wału na rozszalałej Wiśle. Po wielkich trudach udaje nam się dobić do tych młodych zuchów, którzy przyjmują nas bardzo gościnnie.

Komendant Ośrodka, przemiły człowiek, troskliwie się nami zajął, pomimo, że sam był bardzo zdenerwowany: dwunastu ludzi, wysłanych przez niego na pomoc powodzianom, nie wracało. A tu noc! Sam chciał jechać na poszukiwanie, wziąwszy jakiś kajak, ale przy pierwszej wierzbie wywrócił się i omal nie utonął. Ośrodek był zupełnie odcięty od miasta, brakło zarówno żywności, jak wody do picia, a chłopcy, wysłani na pychówce, nie wracali.

Ta noc była dla wszystkich bardzo ciężka. Wokoło woda — odejść na krok nie można..., a przez noc całą bieganina, krzyki, ciągłe budzenie ze snu...

Rano jednakże wzięliśmy na odwagę i wyruszyliśmy jednym kajakiem we troje, prze zwiklinę do miasta. Udało się jakoś, dostaliśmy się z kajakiem prawie na sam rynek. Kupić tam nic prawie nie było można, bo ludzie (czytaj żydzi) z manatkami na plecach uciekali w popłochu. Cudem nieomal zdobyliśmy nieco kiełbasy i chleba, odebraliśmy listy.

Było to 19 lipca.

Wracając z poczty, widzieliśmy gromady chłopców, rękami chwytających zające, wypłoszone przez powódź.

Po śniadaniu wyruszamy dalej. Lęk mnie trochę zdejmuje, gdy widzę, jak woda niesie części domów, wozy, sprzęty gospodarskie, bydło i konie. Przejmujący jest głuchy ryk bydła, krzyk i płacz dzieci, zawodzenie kobiet. W pewnej chwili słyszymy, jak woda z szaloną furją spada dokądś, przerwany wał. Zaintrygowani, podpływamy: to miasteczko Szczucin, zamienione w jezioro i jakby wymarłe. Rozlega się tylko przykry niezmiernie ryk bydła i kwik świń, zamkniętych w wagonach kolejowych, częściowo już zalanych. Zapomniano widocznie o biednych stworzeniach.

Jesteśmy bezsilni. Na małych łupinach kajaków, zgubieni wśród obszaru wód jakby oszalałych, i przeważnie



Obiad na nasypie



Chata zalana wodą

samotni, nie wiemy nawet, jak, gdzie i komu moglibyśmy pomóc. Zaczyna też nas dręczyć powoli zagadnienie, które później nieraz miało stawać przed nami, jak groźna łamigłówka: gdzie jest właściwie Wisła? dokąd mamy płynąć?..

Więc narazie robimy zdjęcie tej ruiny i, posiliwszy się, płyniemy dalej. Dopływając do mostu, widzimy, że policja daje nam znaki chorągiewką, aby dobić do brzegu. Posłusznie lądujemy, a ludzie z wybrzeża proszą nas, byśmy pomogli w pobliżu Szczucina, ratować, zwłaszcza dzieci, bo tam już się topią. Przenosimy nasze kajaki na drugą stronę wału i chcemy podążyć na pomoc nieszczęśliwym, gdy miesza się do tego policjant i, niestety, z całą słusznością tłumaczy nam, że mamy kajaki cienkie, nie znamy terenu, wpadniemy niechybnie na jakiś płot, czy kołek i nas samych jeszcze wypadnie ratować. Przytem na kajak można zabrać bardzo niewiele osób, a ludzie, chcąc się ratować, czepiają się łódek, co grozi wywrotką i potonięciem wszystkich na kajaku. Ze smutkiem musimy poddać się tej rozumnej argumentacji, która nam zapewne uratowała życie, bo gdzieindziej praktyka aż nadto tragicznie dowiodła jej słuszności, i zrezygnowawszy z wątpliwych korzyści niesienia pomocy powodzianom na wątłych wywrotnych kajakach, podążamy dalej.

Dosyć wcześnie, dobijamy do jakiejś wsi, którą tylko słaby wał dzieli od Wisły. Z jednej strony wału woda jest już pod wierzchem, a wieś leży po drugiej, całkowicie w dole, tylko niektóre kominy widać z Wisły. Ludzie pracują w pocie czoła nad wzmacnianiem wału, ale nie są pewni czy już za chwilę woda się do nich nie przeleje. Wieś cała na wał wyległa i zda się, piersiami własnemi chciałaby zasłonić swoje chaty i dobytek! Noce całe podobno spędzają tak na wale, bo jakieś zbrodnicze ręce ze wsi, położonej po przeciwnej stronie rzeki, borują dziury w wale, ażeby woda, ten brzeg zalewając, ich wieś ominęła. Podobno nawet kogoś przy tej robocie postrzelono.

Bałam się trochę zatrzymywać w tej wsi, ale towarzysze moi zdecydowali, że nic nam się nie stanie, że umiemy pływać, że ludzie wszak czuwają... Wnieśliśmy więc kajaki do stodoły, i zabrałam się zaraz do koniecznego prania, panowie zaś do przygotowania kolacji.

Trudno było tej nocy spać w takiej atmosferze — tembardziej, że co chwila ktoś wchodził do stodoły, ludzie pomęczeni kładli się spać tuż obok i chrapali niemożliwie. I kto wie, co za ludzie... Z rewolwerem pod głową noc całą przeleżałam bezsennie.

Rankiem nabrawszy prowjantów, ile się tylko dało, bo któż mógł przewidzieć, gdzie i jaki będzie nasz następny postój, — ruszyliśmy dalej przez rozlane morze. Mknęliśmy bez użycia wioseł po trzynaście kilometrów godzinę, tylko,

że już nadobre gnębiła nas niewiedza, gdzie może być Wisła. Baliśmy się zbłądzić i wpadłszy na chatę jakąś albo na płot, podziurawić kajaki. Dopytywaliśmy się tedy po wsiach ocalałych, którędy płynie Wisła. Brzmi to dosyć zabawnie, ale dla nas wcale zabawne nie było. Na tem jednem, potwornem ,rozszalałem morzu potrzeba było wytężonej uwagi i wiele wysiłku nerwowego.

Wieczorem tego dnia dopłynęliśmy jednak do miasteczka Tarnobrzegu, gdzie zatrzymaliśmy się w hotelu. Nazajutrz ,już znowu wypoczęci, po zwiedzeniu pałacu hr. Tarnowskiego ruszyliśmy dalej, aby dotrzeć na noc do Sandomierza. I tutaj po raz pierwszy mieliśmy okazję dopomóc powodzianom.

Jadąc, widzimy taką scenę: stoi na jakimś wale cała wieś z dobytkiem. Przerażającemi głosami krzyczą do nas, że woda już im wał podmywa, że na ich ratunek już bardzo niewiele pozostało czasu. Proszą, by coprędzej dotrzeć do Sandomierza, kilka kilometrów. Meldujemy, komu należy. Pomoc rusza. Jeszcze szczęśliwie wszystkich zdążono uratować.

22 lipca jesteśmy w Sandomierzu — przystań wioślarska zalana. Składamy kajaki u jakiegoś handlarza węgla, na galarze, stajemy kwaterą w Domu Wycieczkowym i dajemy koncert apetytów. Nazajutrz wyruszywszy dopiero koło godziny czwartej popołudniu, dobiliśmy o jakiejś siódmej do Piotrowic.

Wieś tę przed powodzią dzielił od Wisły cały duży las, teraz trzeba było przebijać się kajakami przez krzaki, lawirować pomiędzy drzewami, ale też my byliśmy pierwsi z kajakowców, co do tej wsi dotarli! Na widok moich treningowych spodni kobiety śmiały się, a dzieciaki wołały za mną: „Panna, a zdym portki!"

Śmiałam się razem z niemi i miło mi było, że tak tanim kosztem mogłam im radość sprawić. Bardzo przyjemnie spędziliśmy w tej wsi wieczór i następne rano.

Wyjechawszy z Piotrowic około południa, zatrzymaliśmy się wkrótce w miasteczku Józefowie, pragnąc zjeść tam obiad. Fala powodzi, jak się potem zorjentowałam, przeszła już przed nami, pędząc na Warszawę.

W Józefowie z obiadu musieliśmy skwitować, niema w nim ani jednej chrześciańskiej jadłodajni, a zresztą i w żydowskich jedzenia nie było.

Zakupiwszy żywność, zatrzymaliśmy się koło jakiegoś młyna, by ugotować obiad, ale deszcz zmusił nas do szukania schronienia u młynarza, gdzie musieliśmy całe dwa



Ostatni nocleg przed Warszawą

dni przeczekać, bo lało wciąż jak z cebra, — i gdzie nas co gorsza, pchełki gryzły jak oszalałe.

Trzeciego dnia, nie mogąc wytrzymać już dłużej, ruszyliśmy do Puław. To była straszna trasa! 52 kilometry — wiatr przez cały dzień prosto w twarz — deszcze bez przerwy!

W Puławach jeden z towarzyszy naszej doli i niedoli nie wytrwał — rozchorował się czy też zniechęcił — i wrócił koleją. Nic zresztą dziwnego: woda od spodu — z wierzchu — z boków — zewsząd woda!... Miałam jej już dosyć i ja, lecz po dwudniowym wypoczynku w Puławach dotarłam jednakże, choć z deszczem, do Warszawy na moim wiernym, mocno sfatygowanym „Cliffie" — z drugim z mych towarzyszów.

27-go wyjechaliśmy z Puław. Tu już skutki powodzi dały się odczuwać, przykre nad wyraz. Okropne zapachy wiatr przynosił od wschodneigo brzegu. Gnijące pola — trupy... Głowa bolała mnie bez przerwy.

Ostatnia noc w jakiejś stodółce pod Warszawą. Humory coraz lepsze.Wszędzie, nawet w powodzi i na wywrotkach dobrze, ale najlepiej będzie jednak w domu, w kochanej Warszawie.

Nad wieczorem witano mnie już w klubie „Zuaw", jakgdybym wróciła z tamtego świata.

Władysława Zwitkówna

Kilka uwag metodycznych o wiosłowaniu na kajaku

Sport kajakowy rozszerzył się w ostatnich latach do niebywałych granic, tak, że w ostatnim sezonie stał się już w większych ośrodkach wioślarskich nawet plagą dla stowarzyszonych wioślarzy. Winę nie ponosi tutaj oczywiście sam sport, lecz sami „kajakowcy", którzy brakiem wychowania wodnego (kultura osobista, znajomość przepisów, obowiązujących na wodzie, technika wiosłowania i t. d.) narażają siebie i innych nietylko na straty materjalne, lecz także moralne, gdyż za winy jednej parszywej owcy cierpią całe rzesze prawdziwych sportowców. Z tej też przyczyny należy gorąco przyklasnąć projektowi p. A. Heinricha w sprawie Państw. odznaki wodnej Sport Wodny, 1934, zesz. 18), który należycie zrealizowany, odrazu uciąłby łeb hydrze niechlujnego kajakarstwa.

Ogół niestety, nie korzysta z naszej bogatej literatury z dziedziny sportów wodnych, która cieszy się, zupełnie słusznie, opinją najbardziej fachowej i wszechstronnej z wszystkich sportów (wspomnę tylko o doskonałym „Podręczniku kajakowca" A. Heinricha, nie mówiąc oczywiście, o ogromnym materjale, zawartym w fachowych artykułach roczników „Sp. Wodn."). Nie małą winę ponosi w tem nasza prasa codzienna, która bardzo chętnie zamieszcza tasiemcowe artykuły z dziedziny, np. kosmetyki lub t. p., a o kajakarstwie pisze tylko wówczas, gdy ktoś utonął, robiąc z tego sensację: „kajak" wywrócił się i wioślarz utonął" — oto stała formułka: jednak dlaczego wywrocił się i dlaczego wioślarz utonął o tem ani słówka, a właśnie przy tej okazji powinno się podać ostrzeżenia i wskazówki, czego należy w kajaku unikać i co robić, gdy „kajak wywrócił się"" (kajak sam nigdy nie wywraca się, lecz wywraca go załoga).

Otóż I. część mego artykułu poświęcam właśnie dla szerokie ogółu miłośników kajakarstwa, II. zaś dla zaawansowanych w tym sporcie oraz dla regatowców.



Wiosłowanie na zalanym kajaku

Początkującym kajakowcom ku uwadze.

Kajak, jako łódź lekka i wąska, musi być siłą rzeczy wywrotny, t. zn., że wystarczy stosunkowo mała siła, aby wytrącić go z pozycji równoważnej, kąt wychylenia, przy którym łódź wraca bez pomocy wioślarza do pozycji normalnej, jest różny i zależy m. in. od typu i od obciążenia danego kajaka. Siła, działająca na wywrócenie łodzi może pochodzić od wewnątrz, t. zn. od załogi (skłony boczne, błędne zanurzanie wiosła w wodzie i t. d.), lub też od zewnątrz (fale, zderzenie i t. d.)) O tych rzeczach trzeba pamiętać, aby uniknąć nieprzyjemnej i nagłej kąpieli, lub gorszego wypadku.

Przedewszystkiem więc powinno się uważać, czy droga jest wolna, a ewent. przeszkody omijać zawczasu, a nie w ostatniej chwili za pomocą gwałtownych ruchów wiosła. Uważać także na kierunek i siłę wiatru, prądu i fal, które zmieniają bieg łodzi.

Jako pewną zasadę trzeba przestrzegać, aby cała osada kajaka umiała pływać i nurkować, gdyż każde wypadnięcie z łodzi na głębokiej wodzie będzie zawsze połączone z całkowitem zanurzeniem się wioślarza. To nagłe i niespodziewane wpadnięcie do wody może być nawet dla dobrego pływaka niebezpieczne, który „przestraszy się" i nie potrafi dlatego wykonać celowych ruchów pływackich (wynik szkodliwej reakcji nerwowo-mięśniowej).

Druga zasada jest ta, żeby po wywróceniu nie oddalać się od kajaka, przynajmniej aż do zorjentowania się w sytuacji. Pamiętajmy o tem, że każdy wywrócony i zalany wodą kajak drewniany przeważnie także wszystkie składaki, które posiadają drewniany szkielet) nietylko, że nie tonie, lecz zdoła jeszcze utrzymać na powierzchni wody nieraz nawet kilka osób, pod warunkiem naturalnie, że osoby te nie będą wchodziły na łódź, lecz będą się jej tylko trzymały, celem wynurzenia głowy i ust z wody (dla oddychania). W takiej sytuacji należy trzymać się kajaka za jeden z końców, gdyż silniejsze podparcie się z boku łodzi powoduje obrót kajaka dookoła osi długiej i ewent. bardzo niebezpieczne nakrycie pływającego przez łódź.

Aby zorjentować się w wywrotności kajaka, jego nośności i t. d., trzeba koniecznie na płytkiej i pewnej wodzie (ewent. pod nadzorem doświadczonego wioślarza i pływaka) kilka razy przećwiczyć wyż. wym. czynności, aby w razie poważnego wypadku być z tem wszystkiem oswojonym i nie tracić zimnej krwi.

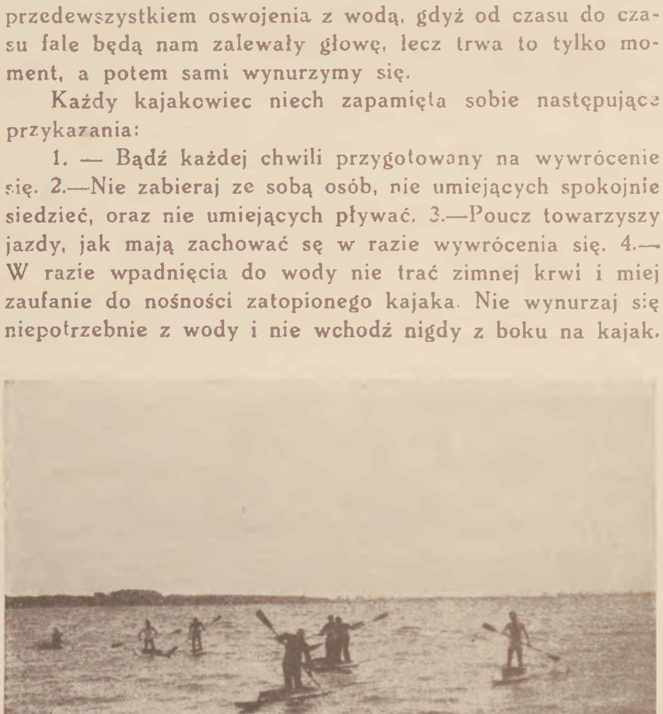
A więc po wywróceniu się dopłynąć spokojnie do końca łodzi i tam schwycić się jedną ręką, a pracując drugą (ewent. również nogami) w wodzie, kierować łódź do brzegu, zabierając ze sobą wiosło. Aby ustrzec się przed utratą różnych rzeczy, wzgl. ich łowieniem, powinien być każdy przedmiot przymocowany do łodzi (woreczki, sznur, rzemień i t. d.). Ponieważ bok łodzi będzie zwykle po wypadnięciu najbliżej, można także, lekko opierając się na nim rękoma (bez wynurzania barków z wody) przesuwać się powoli ku końcowi. Ponieważ można próbować wejść okrakiem na tył łodzi i tak siedząc do pasa w wodzie, wiosłować do brzegu. Sprawniejsi mogą także wyćwiczyć wsiadanie do wypełnionego wodą kajaka i siedząc normalnie (łódź jest obecnie kompletnie zanurzona) wiosłować (ryc. 1). Ćwiczenie to jest bardzo łatwe, o ile się pamięta o tem, aby w razie utraty równowagi (zatopiony kajak bardzo łatwo wywraca się) natychmiast przycisnąć oburącz wiosło — z płasko ustawionemi piórami — do obu burt; analogicznie postępuje się zresztą przy wsiadaniu (zawsze od tyłu) do kajaka zalanego wodą.

W dwójkach jest to samo możliwe, tylko tutaj zanurzy się kajak z powodu większego obciążenia głębiej i wiosłowanie jest trudniejsze. Najlepiej, gdy jeden wioślarz utrzymuje równowagę za pomocą wiosła (tutaj ustawić pióra lepiej cokolwiek skośnie — przednia krawędź wyżej — aby kajak przez to w jeździe wynurzył się więcej z wody), a drugi wiosłuje, i tak na zmianę, gdy wiosłujący zmęczył się (z powodu ogromnych oporów i ciężaru kajak zatopiony tylko powoli posuwa się), role odwracają się. Aczkolwiek taka jazda będzie bardzo powolna, to będziemy się jednak szybciej posuwali, niż przy transporcie kajaka pływając, a pozatem można nim manewrować, i przedewszystkiem wiosłować pod wiatr i fale, co ma ogromne znaczenie w razie wywrotki na jeziorze, gdy wiatr i fale idą od bliższego brzegu.

Metodę tę wypróbowałem na licznych kursach, i nie było wypadku, żeby jej ktoś nie opanował po kilku próbach, a często nawet początkujący kajakowcy za pierwszym razem opanowali tę jazdę. Oczywiście, jazda przy falach w zatopionym kajaku wymaga już dłuższego ćwiczenia, a przedewszystkiem oswojenia z wodą, gdyż od czasu do czasu fale będą nam zalewały głowę, lecz trwa to tylko moment, a potem sami wynurzymy się.

Każdy kajakowiec niech zapamięta sobie następujące przykazania:

1. — Bądź każdej chwili przygotowany na wywrócenie się. 2.—Nie zabieraj ze sobą osób, nie umiejących spokojnie siedzieć, oraz nie umiejących pływać. 3.—Poucz towarzyszy jazdy, jak mają zachować sę w razie wywrócenia się. 4.— W razie wpadnięcia do wody nie trać zimnej krwi i miej zaufanie do nośności zatopionego kajaka. Nie wynurzaj się niepotrzebnie z wody i nie wchodź nigdy z boku na kajak.



Jazda na kajaku — stojąc

Wskazówki dla turystów oraz regatowców.

Kto już opanował technikę jazdy elementarnej na kajaku (zwykle wystarczy na ten cel jeden sezon), powinien już teraz koniecznie i przedewszystkiem zaopatrzyć się w dobry podręcznik i go teoretycznie i praktycznie gruntownie przestudjować*).

Największy nacisk należy położyć na ćwiczenia równoważne, które są podstawowe do opanowania kajaka w trudnych warunkach (fale, żagiel). Najlepszem ćwiczeniem jest jazda na belce, pniu, wiosłować siedząc na nich okrakiem, lub w zatopionym kajaku (ryc. 1). Dużą wartość — także praktyczną, celem zorjentowania się w terenie — posiada również jazda stojąc w kajaku (ryc. 2), ostatnie ćwiczenie wykonać najpierw w klęku, a później dopiero w postawie stojącej. Celem uniknięcia zbyt częstych kąpieli, należy pamiętać o tem, aby nie usztywniać kolan i w razie zachwiania równowagi natychmiast wykonać przysiad, aby przez obniżenie środka ciężkości uzyskać znów straconą równowagę.

Na zbiorowych dłuższych wycieczkach konieczna jest znajomość jazdy grupowej, a więc trzeba m. in. dobrze wyćwiczyć łączenie w tratwy 2 lub więcej kajaków za pomocą mostu z wioseł (ryc. 3). Tratwy takie posiadają ogromną wartość, np. przy zmianie załóg bez dobijania do brzegu dalej przy ratowaniu tonących lub też wylewaniu wody z zatopionego kajaka, przy zaimprowizowanem ożaglowaniu, przy spożywaniu posiłków na wodzie (zysk na czasie przez wykorzystanie nurtu lub wiatru) i t. p. sytuacjach.

Tratwę taką formuje się w ten sposób, że dojeżdżamy do siebie od tyłu (nigdy nie prostopadle, gdyż łatwo uszkodzić łodzie) i gdy kajaki stoją równolegle obok siebie, przyciska część załóg wiosła silnie do burt; o ile projektujemy tratwę na dłuższy czas, to najlepiej przymocować wiosło za pomocą sznura lub t. p. do burty. Rodzaj takiego przytwierdzenia bardzo łatwo wykombinować samemu; trzeba tylko pamiętać o tem, aby można łatwo i szybko rozwiązać tratwę, gdy np. nagle ukaże się jaka poważna przeszkoda. Tratwą można łatwo kierować; wykonują tę czynność skrzydłowi wioślarze, a reszta może spokojnie odpoczywać, czy nawet, na znanym szlaku spać.

Na zakończenie podam jeszcze kilka słów dla naszych regatowców i tych, którzy zamierzają poświęcić się jeździe wyścigowej. O sprzęcie i technice nie będę mówił, gdyż sprawy te zostały już dosyć szczegółowo omówione na łamach „Sportu Wodn." (1934, zesz. 14); wszyscy zainteresowani niech dobrze zapamiętają sobe zawarte tam wskazówki i wedł. nich przyswoją sobie jakiś styl, bo to, co się widzi na naszych regatach kajakowych, urąga najelementarniejszym zasadom techniki wioślarskiej. Samą siłą i ambicją mało zrobimy na olimpjadzie.

Jak w każdym innym sporcie, musimy i tutaj, aby dojść do szczytowych wyników, przeprowadzić systematyczną zaprawę, którą w czasie przerwy zimowej będzie polegała, poza treningiem serca i płuc (biegi na przełaj, łyżwiarstwo, narty i t. d.), na ćwiczeniach gimnastycznych, celem wzmocnienia odpowiednich stawów i mięśni. Ćwiczenia musimy tak dobrać, aby ruch odpowiadał mniejwięcej pracy w łodzi. Specjalnie musimy ćwiczyć mięśnie kończyn górnych oraz tułowia, gdyż te grupy przedewszystkiem decydują o wydajności pracy wioślarskiej w kajaku. Nie należy zapominać także o ćwiczeniach równoważnych, i to głównie w siadzie (n. p. siad o nogach ugiętych na równoważni i skręty tułowia).

Odpowiednie ćwiczenia znajdą zainteresowani w podręcznikach gimnastyki; ewent. należy co do nich porozumieć się z wykwalifikowanymi nauczycielami czy instruktorami w. f., którym dobór odpowiednich ćwiczeń nie przedstawia żadnych trudności.

Dla przykładu podam kilka ćwiczeń: krążenie pięści (ewent. z oporem współćwiczącego), ważne dla wyrobienia ruchomości w stanie nadgarstkowym, potrzebnej przy wiosłowaniu regatowem z piórami skrzyżowanemi. — Skurcze i wypusty ramion. — Skłony wprzód i wtył oraz skręty tułowia. — Dalej kombinacje wyż. wym. ćwiczeń ze sobą, celem wyrobienia odpowiedniej koordynacji mięśniowej. Wszystkie ćwczenia powinno się wykonywać takie z oporem — stopniowanym z dnia na dzień — współćwiczącego.

Każdorazowa ilość poszczególnych ćwiczeń powinna być duża (t. zn. powtarzać ćwiczenie przynajmniej kilkadziesiąt razy), przyczem należy zarówno ilość jak i rytm (t. zn. szybkość wykonania) stopniować od czasu do czasu, oczywiście. nie na koszt obszerności i poprawności ruchu!

Polecam specjalnie następujące ćwiczenie z oporem:

W siadzie na ławce lub innem wywyższeniu biorę wiosło do ręki i wiosłuję jak w kajaku: opór wody „naśladuje" współćwiczący przez to, że ciągnie za 2 linki (sznury), których końce są przywiązane do wiosła (między dłońmi a piórem). Współćwiczący, który siedzi lub stoi naprzeciw, musi oczywiście opór odpowiednio dawkować i regulować, w czem jednak szybko dochodzi do koniecznej wprawy. Można to ćwiczenie także przez to urozmaicić (lecz zarazem utrudnić), że współćwiczący siada naprzeciw i bierze także drugie wiosło do ręki, tak, że oba wiosła są teraz przez 2 sznury związane i, gdy jeden „ciągnie", drugi stawia opór i tak na zmianę.

Oczywiście, najlepszy będzie trening na wodzie i dopóki lód nie zakuje naszych wód, należy ubrać się ciepło i robić codziennie krótkie wyjazdy ćwiczebne, tak, aby rychło na wiosnę przejść już do systematycznego treningu regatowego.

O sztuce wywrotki eskimoskiej, tem marzeniu każdego rasowego kajakowca, napiszę w najbliższym czase. Już teraz zaznaczam, że nie jest ona znów wcale taka trudna, jak na pozór wygląda; cokolwiek odwagi i dużo oswojenia z wodą — przedewszystkiem perfekcja w nurkowaniu — oto wszystko.

Mgr. Łucjan Lange
Instr. wioślarski Studjum Wych. Fiz. Un. Poznańskiego.



Łączenie kajaków

*) Najbardziej polecam wymieniany już na wstępie „Podręcznik kajakowca" A. Heinricha, Warszawa, Główna Księg. Wojck., 1933.

Turystyka, — ale jaka?

Upowszechnienie sportów terenowych dokonało cichej, lecz gruntownej rewolucji. Wielka wędrówka stała się dominującem hasłem zarówno sportów zimowych (narciarstwa), jak i wodnych. Na popularność włóczęgi wpłynęła wielka wojna — gigantyczna wędrówka mas, głód poznania innych stron rządzących się lepiej, żyjących wygodniej, — ciekawość poznania prymitywnych warunków egzystencji.

Nadewszystko zaś pęd w Nieznane, gdzie króluje Wielka Przyroda. Pustoszeją tory, boiska, coraz większe masy wędrują.

Urlop na letnisku, dla młodzieży, jest dziś anachronizmem. Jeździ się, statkiem, jachtem, kajakiem, motocyklem, na nartach. Pożera się przestrzeń. Szuka wrażeń. Jeden z „Frankopolem" do Jugosławji, inny z „Żeglugą Polską" na fjordy, inny ze spływem „Cała Polska do morza".

Wędrują masy. Nigdy może polski pęd „globtroterski" nie występował jaskrawiej. Włóczęga wycisnęła swe piętno na naszych sportach wodnych. Regatowe żeglarstwo morskie w powijakach, jeszcze nawet nie ząbkuje, — a wędrowne ma za sobą sukcesy pierwszej rangi: wyprawy transatlantyckie, dziesiątki podróży pełnomorskich. Na regatach kajakowych na starcie jednostki, — w spływach tysiące.

Gdyby móc z wysoka spojrzeć na ziemię Polski w cichą noc lipcową, ujrzałoby się tysiące obozów wodnych, tysiące bezimiennych włóczęgów wędrujących po najbardziej zakazanych szlakach.

Cenimy walory turystyki tak zdrowotne, jak i wychowawcze. Z obrotu sprawy możemy się cieszyć. Lecz nie tylko. Musimy obserwować i badać przemiany zachodzące w życiu turystycznem, aby z tak pięknemi zadatkami nie utknąć na zdradnej mieliźnie.

Rozumiejąc znaczenie wychowawcze turystyki, zainteresowały się nią sfery kierownicze. Nic zdawałoby się trafniejszego, jak wartościową ideę, upowszechnić dla wszystkich, — dobrodziejstwa udostępnić każdemu.

Powstają gigantyczne imprezy. Raidy Spływy. Wszyscy na wodę! Cała Polska do morza!

Całe Niemcy do Zagłębia Saary! (7 000 uczestników!).

Całe Niemcy na zagrożone Pruskie Mazury!

Spływy stają się widowiskiem propagandowym pokazem zorganizowanego narodu, jego sprawności fizycznej, karności, solidarności.

Zgoda!

Co jednak spływy mają wspólnego z turystyką?

Liczymy jeszcze raz plusy:

„Propaganda państwowa, propaganda sportów wodnych, morza, propaganda techniki wodnej, sprzętu, wreszcie kształcenia „esprit de corps", przerabianie złączonych przygodnie jednostek w zwarte grupy, które w karnym ordynku można kierować — „ku wytkniętym celom".

Korzyści, jak widzimy wielkie usprawiedliwiające, płynące z tak pojętej „turystyki" braki.

Co jest największą wartością turystyki?

Przecież, nie wartości higjeniczne, — te dać może również gimnastyka, czy inny zespół sportów.

Istotna wartość turystyki, leży w oddziaływaniu, nie na stronę fizyczną, a psychiczną. Turystyka stawiając nas w nowych sytuacjach wyrywa, niejako z koliska codziennych zainteresowań, — stwarza zewnętrzny punkt widzenia. Pozwala zdala ujrzeć nasz zwykły świat, z innej strony, — umożliwia obejrzenie ogólnej struktury naszego życia. Turystyka indywidualna, to duchowe rekolekcje.

Ucieczka od świata, zbliżenie „sam na sam" do przyrody — nawrót ku bezpośredniości prostocie, nawiązywanie nici z naturalnym podłożem życia. Z reakcji i wczucia się w naturę powstaje twórczy dwudźwięk, wygrany na strunach woli i uczucia: instynkt pionierski, zdobywczy, kroczący naprzód, i odkrycie jedni z przyrodą przez konteplację, jej.

Większość, to bezimienni, o których wyczynach próżno szukać relacji w pismach. Pływają, kierowani potrzebą instynktu. Chłoną w siebie urok pierwotności. Na odludziu czują się najlepiej, żyją głębiej. Nie korzystając z wyręki „niańki - cywilizacji", sami krzątają się koło siebie, muszą zrobić może niezbyt wiele, ale wszystko, — wiodą życie prostsze, nie tak skomplikowane i „doskonale", zmechanizowane i zorganizowane, jak w mieście, — lecz zato wrosłe w teren, doskonale przystosowane.

Oparci o swój prosty Mały Świat, budują światopogląd przydatny, jak myślę i w Wielkim Świecie.

W styczności z ludem, jego wierzeniami, obyczajami, rewidują standaryzowane narzucone, normy Świata Wielkiego. Budzą się refleksje, uświadamia się prawa nieczyste życia jednostkowego i zbiorowego. I to jest największa wartość kulturalna turystyki. Uczy obserwować, porównywać, myśleć, tworzyć.

Największy okólnik, ani rozkaz organizacyjny nie zastąpi, tych korzyści. Koczowanie stadne, organizowane zgóry, wyzwala uczestników od myślenia. Narzuca trasę, punkty postoju, zwalnia od codziennych trosk kwaterunkowo-aprowizacyjnych. Ogranicza funkcje turysty, do „machania rękami". Myśli głowa zbiorowa — kierownictwo.

Nie chcę przez to powiedzieć, że spływy są szkodliwe, zbędne. Broń Boże! Nie mogą jednak być jedyną formą turystyki, ani dominującą.

Górować musi inicjatywa jednostek, samodzielne rozwiązywanie problemów, chodzenie „własnemi drogami".

Tylko turystyka indywidualna, daje pełnię wartości.

Spływy owszem, lecz tylko od święta, jako świadczenie na rzecz zbiorowego interesu, jako wielkie propagandowe rewje sportów wodnych, mające na celu nowe zaciągi obojętnych, — popularyzacje haseł, — demonstracje siły. Turystyka „czysta" ma wstręt do zaszeregowywania, musztry.

Celem jej zżycie się jednostki, nawiązanie osobistego kontaktu z prażródłami życia-naturą, bez nianiek i pośredników. I to jest jej walor największy nieobojętny i dla zbiorowości. Życie żąda indywidualności, ludzi samodzielnych, twórczych, nadających się na stanowiska kierownicze. Ucieczka od natury, nie jest jak wielu myśli ucieczką od życia, — ale jako się rzekło rekolekcjami duszy, wytyczającemi ideę kierowniczą życia.

Turystyka „stosowana", — ma sens jedynie w oparciu o turystykę „czystą", — nie może jej, ani zastąpić, ani usunąć w cień. Turystyką prawdziwą turystykę pełną, jak była, tak i będzie turystyka nie zespołów, a jednostek.

Dla złudnej liczby nie poświęcajmy jakości. Nie budujmy fikcyj, — gigantycznych mechanizmów. Pracujmy nad człowiekiem, pomagajmy mu w jego pracy nad pogłębieniem nurtu życia. Ceńmy nadewszystko jakość. Zczasem dojdziemy do ilości, — lecz ilości wartej zachodu, bo pomnożonej przez jakość.

Antoni Heinrich

Regaty żeglarskie na jeziorze w Kiekrzu

Sport żeglarski na gruncie Poznańskim zyskuje sobie coraz więcej popularności, tak, że szeregi zwolenników tego szlachetnego sportu rosną w szybkiem tempie. Z prawdziwem zadowoleniem można było tego roku obserwować, jak na jez. w Kiekrzu, gdzie koncentruje się cały sport żeglarski, pojawiały się coraz to nowe żagle, niczem „grzyby po deszczu". Podczas, gdy w ubiegłym roku było zaledwie 10 jednostek, w bieżącym sezonie liczba ich przekroczyła 30.

Regaty odbyły się 14 i 21 października r. b. pod protektoratem Ligi Morskiej i Kolonjalnej i zostały zorganizowane przez Harcerską Drużynę Wilków Morskich przy współpracy Wielkopolskiego Jacht-Klubu. Walka toczyła się o piękne nagrody (puhary i inne), ufundownae przez: Wojewodę Poznańskiego, Dowódcę O. K. VII, Prezydenta miasta Poznania, Oddział Poznański Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Miejski Komitet W. F. i P. W., Wielkopolski Jacht-Klub, Spółdzielnię Harcerską KaDeHa, firmę Greger oraz firmę Kandziora.

W programie przewidziano 7 biegów, a mianowicie:

I. łodzie żaglowe o powierzchni żagla 5 mtr.²,
II. „ „ „ „ 10 mtr.² turyst.,
III. „ „ „ „ 10 mtr.² sharpie,
IV. „ „ „ „ 15 m.² shipjak,
V. „ „ „ „ 15 m.² sharpie,
VI. kajaki żeglowe o powierzchni żagla 7¹/₂ m.² typu „P.7",
VII. bieg propagandowy wszystkich łodzi o miano najszybszej łodzi na jez. w Kiekrzu.

Nowością tegorocznych regat jesiennych był bieg VII, w którym startować mogła każda łódź, bez względu na powierzchnię żagla.

I bieg 5 m.² o nagrodę przechodnią Prezydenta miasta Poznania oraz nagrodę firmy Greger: nagrody te zdobyła załoga Harcerska Druż. Wilków Morskich pod sterem p. Słomińskiego. W biegu tym startowały wyłącznie łodzie Harc. Druż. Wilków Morskich.

II bieg 10 m.² tyrystyczne, o nagrodę przechodnią Oddziału Pozn. L. M. K.: pierwsze miejsce zajęła załoga Wielkopolskiego Jacht-Klubu na łodzi „Mewa" pod sterem p. Podkomorskiego, jun., 2) łódź „Czajka" pod sterem p. Iwickiego z Wielkopolskiego Jacht-Klubu, 3) łódź „Huragan" pod sterem p. Tomczaka z Klubu Sportowego Surma.

III bieg 15 m.² typu sharpie, o nagrodę przechodnią Miejsk. Kom. W. F. i P. W.: zwyciężyła załoga Wlkp. Jacht-Klubu na łodzi „Bałtyk" pod sterem p. Urbaniaka jun. W biegu tym startowały jedynie łodzie Wlkp. Jacht-Klubu.

IV bieg 10 m.² typu sharpie o nagrodę przechodnią Spółdz. Harcerskiej KaDeHa: 1) p. Nowaczyk na „Wichrze II" z Oddz. Morsk. Związku Strzeleckiego, 2) p. Zieliński na „Wichrze I" z Wlkp. Jacht-Klubu.

V bieg 15 m.² typ shipjak — o nagrodę **przechodnią** Wojewody Poznańskiego: 1) załoga Wlkp. Jacht-Klubu na „Beniowskim" pod sterem p. Bilińskiego, 2) załoga Harc. Druż. Wilków Morskich na „Przybłędzie" pod sterem p. Woźniaka, 3) załoga Wlkp. Jacht-Klubu na „Riwierze" pod sterem p. Rakowskiego.

VI bieg kajaki żaglowe „P.7" 7¹/₂ m.² — o nagrodę przechodnią D-cy O. K. VII: 1) p. Michalak, 2) p. Jaruchowski, 3) p. Szudobaj, wszyscy z Harc. Druż. Wilków Morskich.

W biegu tym startowały jedynie załogi harcerskiej Druż. Wilków Morskich.

VII bieg o najszybszą łódź do 15 m.² żagla włącznie, o nagrodę przechodnią Wielkopolskiego Jacht-Klubu oraz o nagrodę firmy Kandziora o najszybszą łódź bez względu na powierzchnię żagla.

1) załoga Wlkp. Jacht-Klubu na łodzi „Bitka" pod sterem p. Mikołajczaka — zdobywa obie nagrody.

2) załoga Wielkopolskiego Jacht-Klubu na łodzi „Bałtyk" pod sterem p. Urbaniaka jun.

3) załoga Harc. Druż. Wilków Morskich na „Rybitwie" pod sterem p. Jankowskiego.

Do regat stanęło ogółem przeszło 30 łodzi i biegi były bardzo ciekawe, a niektóre z nich w wysokim stopniu emocjonujące. Ogólny wynik zdobytych nagród przez poszczególne organizacje przedstawia się następująco:

1) Wlkp. Jacht-Klubu 5 nagród,
2) Harcerska Drużyna Wilków Morskich — 3 nagrody,
3) Oddział Morski Związku Strzeleckiego — 1 nagroda.

Całe życie żeglarskie koncentrowało się w ciągu sezonu w dwóch ośrodkach, nad jeziorem w Kiekrzu, w nowowybudowanej przystani Wielkopolskiego Jacht-Klubu — liczącego dziś już przeszło 100 członków — oraz Ośrodku Żeglarskim Harcerskiej Druż. Wilków Morskich, wybudowanym w roku ubiegłym. Istnieją wszelkie dane na dalszy pomyślny rozwój żeglarstwa poznańskiego, zwłaszcza, że zainteresowanie w sezonie bieżącym było bardzo żywe, a grono miłośników tego szlachetnego sportu powiększyło się w sposób imponujący.



Zwycięska załoga jachtu „Bitka" Mikołajczyk i Iwicki



Jacht „Bałtyk" na jeziorze w Kiekrzu

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BRONISŁAWA PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie Zł. 10, rocznie Zł. 20.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER*

Drukarnia W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka Warszawa, Chłodna 37 tel. 669-46.